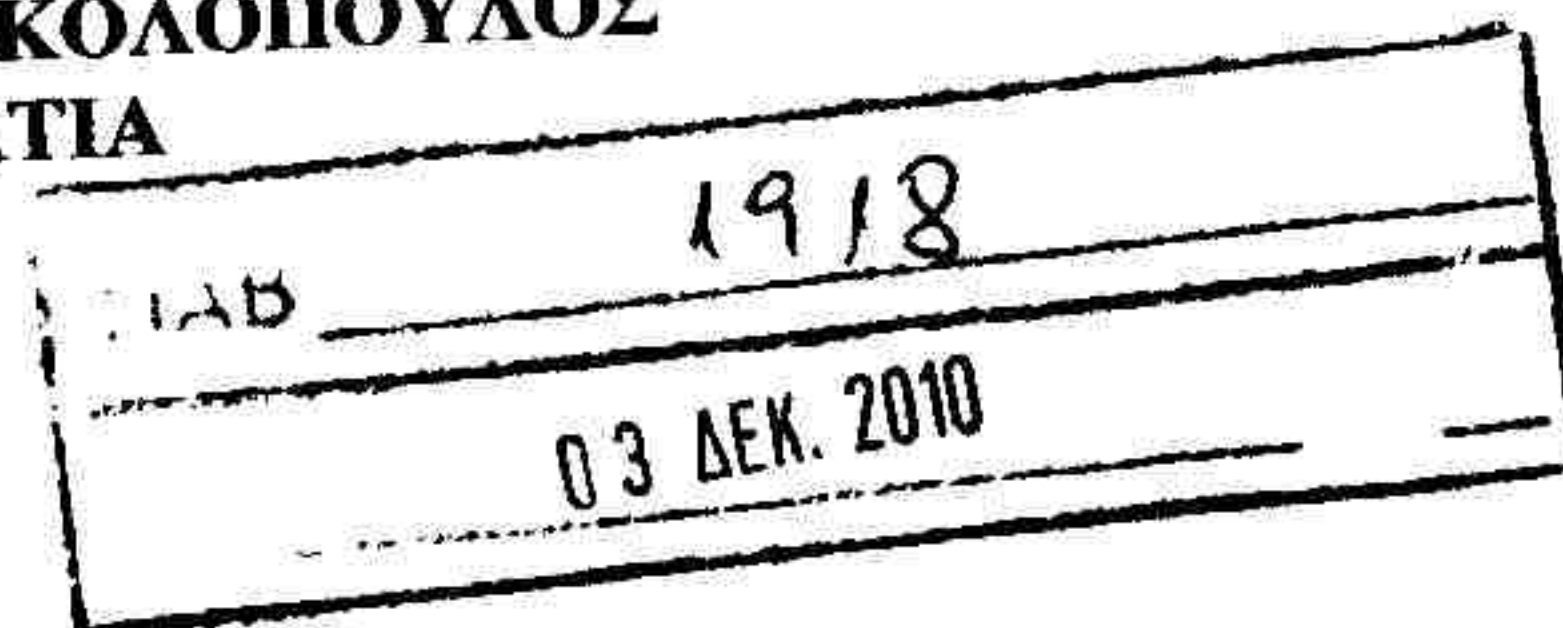


ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ : ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ : ΑΧΑΪΑΣ



ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τους υπουργούς

- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
- Οικονομικών

Θέμα: Εξωστρεφής αντεπίθεση της Κοινοπραξίας: Αναπτυξιακό το έργο, κινδυνεύει από την Κοινωνία, Πολιτεία, στηρίζτε

Σχετικά με το δημοσίευμα της τοπικής εφημερίδας «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ» που αφορά τις καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις και μείωση της κυκλοφορίας κατά 12% φαίνεται να βγάζουν εκτός οικονομικού και χρονικού προγραμματισμού το έργο του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνας-Κορίνθου-Πατρών-Πύργου-Τσακώνας. Να στηρίξει την αναπτυξιακή προσπάθεια ζήτησε από την ελληνική κοινωνία ο Γιώργος Συριανός, αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος της Ολυμπίας Οδού, στέλνοντας το μήνυμα στους χρήστες ότι «για κάθε 1 € που πληρώνουν στα διόδια, γίνεται έργο αξίας 5€.

Αρ. Πρωτ

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Εξωστρεφής απεπίθεση της Κοινοπραξίας: Αναπτυξιακό το έργο, κινδυνεύει από την Κοινωνία, Πολεμεία, Σπηρίζτε

Καθυστερήσεις στις απαλοτιρώσεις και μείωση της κυκλοφορίας κατά 12% φαίνεται να βγάζουν εκτός οικονομικού και χρονικού προγραμματισμού το έργο του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνας – Κορίνθου – Πατρών – Πύργου – Τσακώνας. Να στηρίξει την αναπτυξιακή προσπάθεια ζήτησε από την ελληνική κοινωνία ο Γιώργος Συριανός, αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος της Ολυμπίας Οδού, στέλνοντας το μήνυμα στους χρήστες ότι «για κάθε 1€ που πληρώνουν στα διόδια, γίνεται έργο αξίας 5€».

ΠΕΡΙΟΤΙΑΣ ΑΦΡΟΛΑΠΗ ΤΕΙΚΡΙΤΖΗ
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΟΣΜΑΣ

Επρόκειτο για μια επικοινωνιακή πρωτοβουλία της Κοινοπραξίας με σκοπό τη δημιουργία ενός δαλου κλίματος περί το έργο. Η πρωτοβουλία περιλάμβανε και ξενάγηση εκπαιδωτών του τύπου στα εργοτάξια.

Σε αναθεώρηση της σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο φαίνεται να οδηγείται η Ολυμπία Οδός για τον αυτοκινητόδρομο που κατασκευάζει από την Ελευσίνα ως την Τσακώνα, καθώς στην πορεία έχουν προκύψει νέα δεδομένα που επηρεάζουν την εξέλιξη των εργασιών, αλλά και τους πόρους που προορίζονται για το έργο.

Σύμφωνα με την Ολυμπία Οδό το χρονοδιάγραμμα του έργου σημειώνει ήδη δύο έτη περίπου καθυστερήσεων, λόγω των αρχαιολογικών απαλοτιρώσεων, των αρχαιολογικών ανασκαφών, της μετατόπισης δικτύων, τις προσφυγές των κατοίκων στο ΣΤΕ για θέματα χάραξης (Δυτική Αχαΐα, Καΐδαφα).

«Οι καθυστερήσεις αυτές, οι οποίες α-ναβάλλουν την εφαρμογή των διοδίων,

μειώνουν σοβαρά τους διαθέσιμους πόρους για την κατασκευή του έργου. Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος εξετάζουν από κοινού μέτρα ώστε να αντιμετωπιστεί η δύσκολη αυτή κατάσταση» τονίζει η Ολυμπία Οδός.

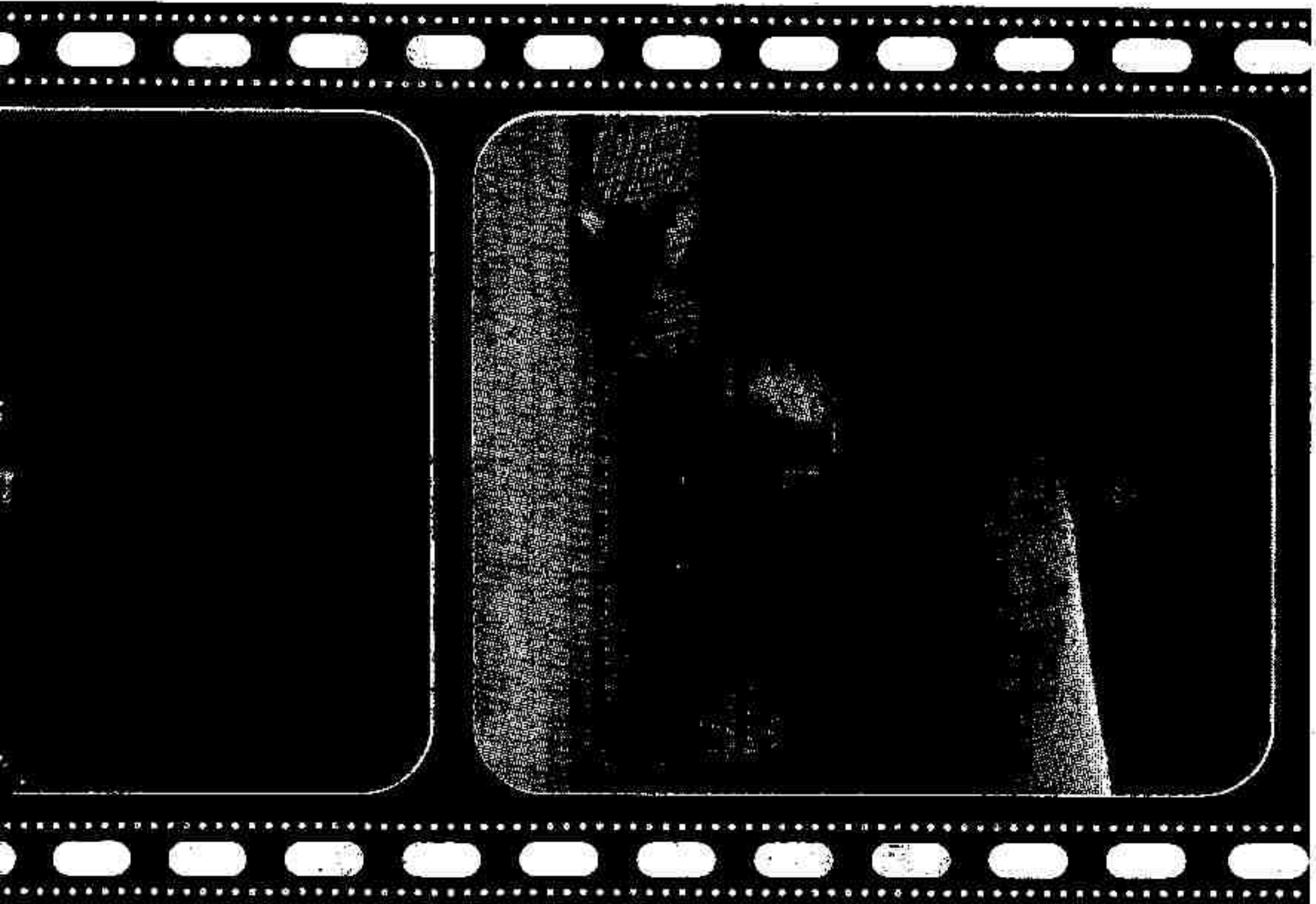
Πέρα όμως από τις δυσκολίες που έχουν ανακύψει στην πράξη, το έργο επιβαρύνεται από την οικονομική κρίση, τη μείωση της κυκλοφορίας, αλλά και τη στάση των χρηστών που αρνούνται να πληρώσουν διόδια. «Είναι μύθος ότι παίρνουμε τα λεφτά του κόσμου. Κάθε ευρώ που πληρώνει ο χρήστης πιάνει τόπο. Για 1€ που εισπράτουμε, κατασκευάζουμε έργο αξίας 5€» τόνισε στην «Π» ο Γιώργος Συριανός αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος της Ολυμπίας Οδού, τονίζοντας την αναπτυξιακή διάσταση του έργου, δεδομένου ότι ο αυτοκινητόδρομος έχει δημιουργήσει 2000 άμεσες θέσεις εργασίας, στην κατασκευή και άλλες 600 στο τμήμα της λειτουργίας.

«Πρόκειται για το μεγαλύτερο έργο στην Ελλάδα, από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη και ουσιαστικά αυτό που δίνει

τον τόνο για την αναπτυξιακή προσπάθεια που πρέπει στη συνέχεια να κάνει η χώρα, μιας και δεν έχει άλλους τομείς στους οποίους μπορούν να επενδυθούν χρήματα. Γι' αυτό και θα πρέπει να διαφυλαχθεί ως κόρη οφθαλμού εκείνο το πεδίο στο οποίο, ήδη χρήματα έχουν κατοχυρωθεί, πρέπει να μπουν στη χώρα, να οδηγήσουν στην ανάπτυξη και να δώσουν πνοή σε μια χρονική στιγμή, κατά την οποία η ανάπτυξη σπανίζει» τόνισε ο κ. Συριανός.

Ερωτηθείς για τις πληροφορίες που θέλουν Τράπεζες να εξετάζουν την παρτίδα τους από τη χρηματοδότηση του έργου, ο ίδιος απάντησε:

«Οι όποιες προθέσεις μιας Τράπεζας δεν διαμορφώνουν τον κανόνα. Αυτό που έχει σημασία είναι ότι αυτή τη στιγμή το έργο είναι ζωντανό και γι' αυτό πρέπει η ελληνική κοινωνία, η ελληνική πολιτεία, οι αρμόδιοι φορείς να το στηρίξουν αποτελεσματικά για να μην δώσουν το δικαίωμα σε κάποιον που ενδεχομένως θα μπορούσε να εμφανιστεί στην πορεία και να βάλει αιτιάσεις. Προς το παρόν δεν υπάρχουν τέτοια προβλήματα».



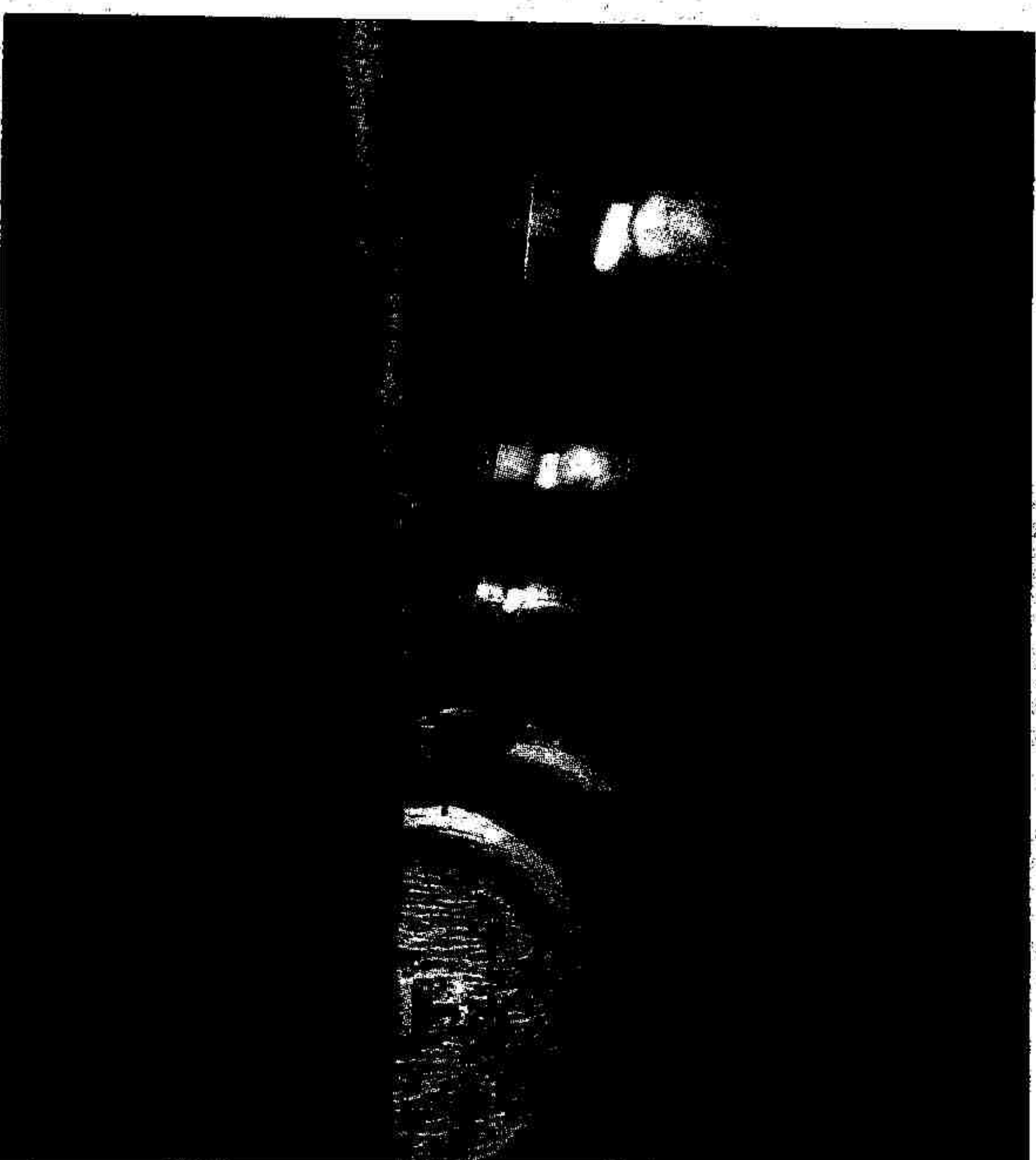
Σηράγγα 4 χιλιομέτρων για ισορροκωγίσιων κυλιανισθησών

Ο άθλος της Παναγοπούλας

Για το 2013 με 2014 επαναπροσδιορίζεται η παράδοση σε χρήση τηλεμάτων του αυτοκινητοδρόμου, ιδιαίτερα στο τμήμα της Πατρών - Κορίνθου που είναι και το δυσκολότερο, καθώς σήμερα κατασκευάζονται πάνω από 16 χιλιόμετρα σηράγγων. Στο πλαίσιο ξενάγησης που οργάνωσε η «Ολυμπία Οδός», η «Π» βρέθηκε χθες στη σηράγγα της Παναγοπούλας που είναι και η μεγαλύτερη, καθώς ο ένας κλάδος είναι 4 χλμ και η δίδυμη σηράγγα 3,2 χλμ. Λόγω του μεγάλου μήκους της σηράγγας εφαρμόζονται αυξημένα μέτρα ασφαλείας, όπως ανά 300 μέτρα συνδετήριοι διάδρομοι και ανά χιλιόμετρο θάλαμος εξαερισμού.

«Βρισκόμαστε σε ένα από τα μεγαλύτερα εργοτάξια κατασκευής σηράγγων στην Ελλάδα. Εδώ, δουλεύουμε σε δέκα διαφορετικά μέτωπα» είπε ο εργοταξίαρχης Πιερ Μοράν καθωσαρίζοντας τους εκπροσώπους του τύπου.

«Το βουνό της Παναγοπούλας έχει μια μακρά ιστορία. Λόγω σεισμικής δραστηριότητας και κατολισθητικών φαινομένων. Η σηράγγα αυτή έκανε μια παράκαμψη ώστε να αποφύγει την κατολίσθηση. Έτσι, ενώ σε ορισμένα σημεία έχουμε τη δυνατότητα να προχωρούμε πολύ γρήγορα, σε κά-



Στην περιοχή της Παναγοπούλας έχει σπηθεί ένα από τα μεγαλύτερα εργοτάξια της χώρας για την κατασκευή της σηράγγας

ποια άλλα σημεία λόγω γεωλογίας μένουμε πίσω» εξήγησε ο εργοταξίαρχης αναφερόμενος στις ειδικές δυσκολίες που εντοπίζονται στην περιοχή. Οι βασικότεροι γεωλογικοί σχηματισμοί μέσα από τους οποίους διέρχονται οι σηράγγες είναι μάρμες, χαλαρά κροκαλοπαγή, χαλαροί ψαμμίτες και ασβεστόλιθοι.

Συνοψίζοντας τα προβλήματα, ο κ. Μοράν εξήγησε:

■ Στα διαφορετικά γεωλογικά φαινόμενα που συναντούν τα συνεργεία κατά τη διάρκεια εκσκαφής της σηράγγας.

■ Στα στάδια σηράγγων που κατασκευάζονται σε σχετικά ασταθή εδάφη, γι' αυτό και χρειάστηκαν πολ-

λά μέτρα αντιστήριξης.

Οι νέες σηράγγες που κατασκευάζονται στο Δερέβι, τα Μαύρα Λιβάδια, την Ακράτα, τον Πατάριο και την Παναγοπούλα θα μικρύνουν τις αποστάσεις, θα μειώσουν το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση και θα προσφέρουν στον ταξιδιώτη μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση.

Τελευταίας τεχνολογίας σύγχρονα μέσα χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του έργου της σηράγγας στην Παναγοπούλα